DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Nr. 2. Poznań, dnia 20. stycznia 1927.

Odczuwać się daje silny brak wagonów krytych, węglarek, platform, wag. roboczych (X) i opon. Obieg i naprawę tychże należy przyspieszyć.

Treść:

Sprawy ogólno-administracyjne.

2. Wzory bezpłatnych biletów okresowych imiennych i bezimiennych dla osób postronnych.

Do wszystkich Oddziałów Eksploatacyjnych, wszystkich Stacyj i Organów kontrolnych.

IV/1 - 95471/26 z dnia 24. 12. 1926 r.
IV. Pr.

Powołując się na rozporządzenie, ogłoszone w Dz. Zarządzeń nr. 1, poz. 2 z roku 1926, podaje się, na podstawie reskryptu Ministerstwa Komunikacji z dnia 11. 12. 1926 r. Nr. I/23305/2/26, do wiadomości, że **na rok 1927** rysunek i kolor biletów bezpłatnych okresowych klasy I, II i III, wzorów nr. 3 i 4, wydawanych przez Ministerstwo Komunikacji dla osób z poza kolejnictwa — pozostaje bez zmiany oprócz liczby roku „1927", umieszczony w środku biletu wodnym drukiem. Format wszakże jest cokolwiek **mniejszy,** niż biletów z r. 1926, a oba **dolne rogi obcięte okrągło.**

Rysunek, kolor i format biletów służbowych wzoru Nr. 1 i Nr. 2, wydawanych przez Ministerstwo Komunikacji dla urzędników tegoż Ministerstwa lub personelu P. K. P. lub kolei zagranicznych, zostaje nadal ten sam, co i w roku 1926.

Służbę pociągową i organy kontrolne należy natychmiast o powyższem powiadomić.

W Dzien. Zarządzeń nr. 1, poz. 2 z roku 1926, należy umieścić stosowne uzupełnienie, wskazując na niniejsze zarządzenie.

3. Ujednostajnienie wzoru zaświadczeń szkolnych, wymaganych dla przyznania dot. ekon.

Do wszystkich Wydziałów, Biura Rozrach. w Bydgoszczy, Oddziałów, Gł. Warsztatów, Gł. Mag. Zasobów i Miejsc służbowych.

IV/1 - 97936/26 z dnia 31. 12. 1926 r.
IV/2, IV, Pr.

Przedkładane dotychczas zaświadczenia szkolne, na podstawie których przyznaje się prac. kolej. dodatek ekonomiczny na uczęszczające do szkół dzieci ponad 18 lat, wykazują w swej różnorodności znaczne braki, pozostawiając tak co do treści, jak formy, b. wiele do życzenia. Niejednokrotnie nie można w nich stwierdzić ani typu szkoły, ani półrocza roku szkolnego i t. p. ważnych danych. Tego rodzaju niedokładności takich za-

świadczeń powodowały konieczność zwracania ich dotyczącym prac. kolej. celem odpowiednich uzupełnień, wzgl. przedłożenia nowych.

Dla usunięcia wszelkich w tym przedmiocie nieformalności, obowiązani są odtąd wszyscy prac. kolej. przedkładać omawiane zaświadczenia według ujednostajnionego wzoru nast.:

Zaświadczenie:

stwierdzające, że ....(Imię i nazwisko).... ur. ....(dzień)/....miesiąc.... r.

w ....(miejscowość).... uczęszcza do .... klasy w I-szym, wzgl. II-giem półroczu roku szkolnego 192../192.. ....(nazwa zakładu szkolnego)....

Zaświadczenie to wydano celem uzyskania dodatku ekonomicznego.

....(Miejscowość, dnia).... r.

Kierownictwo Zakładu:

pieczęć szkoły:

Zaświadczenia tego wzoru winny być opatrzone pieczęcią danej szkoły i podpisane przez jej kierownika (dyrektora). Zaświadczeń innych nie będzie można uwzględnić, a właściwe i terminowe ich przedłożenie leży w interesie danego prac. kolej., ubiegającego się o przyznanie odnośnego dodatku ekonomicznego, wobec czego należy ściśle zastosować się do powyższego zarządzenia.

4. Uposażenie numerowych na rok 1927.

Do Wydziałów, Oddziałów Eksploatacyjnych, wszystkich Stacyj i Ekspedycyj bagażowych.

IV/1 - A 11/77528/26 z dnia 31. 12. 1926 r.
IV/2, IV, Pr.

Na zasadzie ogłoszonego w Dz. Zarz. Nr. 22, ex 1926 r., poz. 204 rozporządzenia, regulującego uposażenie numerowych, ustala się, na podstawie przedłożonych przez Oddziały Eksploatacyjne statystycznych danych odnośnie do czasu zużywanego przez numerowych na obsługę podróżnych, odpowiednie obniżenie stawek dziennych.

Na rok 1927, z ważnością od 1. 1. 27, należy stosować następujące obniżenie stawek dziennych:

dla numerowych na stacji	obniża się stawkę dzienną
Poznań	o 2/8
Zbąszyń	o 1/8
Leszno	
Rawicz	
Kościan	
Ostrów	o 1/10
Jarocin	
Gniezno	
Inowrocław	

Postanowienia cytowanego na wstępie Dz. Zarz., poz. 204, obowiązują pozatem bez zmian nadal.

5. Komisja egzaminacyjna dla egzaminów inteligencyjnych.

IV - A 12/1670/27 z dnia 12. 1. 1927 r.
Pr.

Egzaminy inteligencyjne na stanowiska asystentów i adjunktów po myśli rozporządzenia ogłoszonego w Dz. Zarządzeń Nr. 36/25 pozycja 362 odbierać będzie następująca Komisja:

Członkowie Komisji	Zastępcy
Kierown. Działu Jaroszewski	
st. asesor Witek	st. asesor Dzundza
„ „ Torbiński	„ „ Łytkowski
„ „ Wietrzykowski	„ „ Łukomski

Ostatni ustęp powołanego na wstępie rozporządzenia poz. 362 w Dz. Zarządzeń Nr. 36 ex 1925 należy poprawić odręcznie z powołaniem się na niniejsze.

Sprawy Wydziału Eksploatacyjnego

6. Obwieszczenia przy publicznych ładowniach na drogach dojazdowych oraz przy rampach i magazynach eksp. tow.

I/4-39501/6 2z dnia 13. 1. 1927 r.
I.

Przy publicznych ładowniach, na drogach dojazdowych oraz przy rampach i magazynach eksp. tow. znajdują się obwieszczenia z dziedziny służby przewozowej, które treścią i formą różnią się znacznie, a częstokroć zawierają stylistyczne i językowe błędy i spowodować mogą nieporozumienia a tem samem narazić mogą Skarb kolejowy na straty.

Celem ujednostajnienia podaje się poniżej treść obwieszczeń jakich odtąd używać należy przyczem nadmienia się, że oddziały drogowe czuwać będą nad tem, ażeby stopniowo usunięto wszystkie niewłaściwe i nieprzepisowe obwieszczenia a zastąpiono je przepisanemi.

Wyposażenie stacji w odpowiednie obwieszczenia i usunięcie nieprzepisowych winno się odbyć za poprzedniem porozumieniem oddziałów drogowych z oddziałami eksploatacyjnemi. Oddziały drog. i ekspl. otrzymają w tej sprawie jeszcze osobne zarządzenie.

(Szemat patrz na stronie 3).

Sprawy Wydziału Mechanicznego.

7. Badanie maźnic wag. towarow.

Do wszystkich Oddziałów Mechanicznych i Eksploatacyjnych, wszystkich Parowozowni i Nadz. Techn. służby wagonowej w Poznaniu.

II 3 - M 12 95891/26 z dnia 12. 1. 1927 r.
II. I I 3 Pr.

Mimo wydanego zarządzenia D. K. P. II/3 M 12—

Szemat.

Nr. bież.	Miejsce umieszczania tablic z obwieszczeniem	Treść obwieszczenia.
1.	Przy ulicach ładunkowych	Zanieczyszczanie ulic ładunkowych zakazane. Pozostałości usuną nadawcy wzgl. odbiorcy. O ile czyni to kolej, pobiera za czynności te przepisowe opłaty.
2.	Przy wszystkich ulicach, dojazdowych i rampach ładunkowych.	Samowolne przesuwanie wagonów towarowych przez osoby niepowołane oraz przechodzenie przez wagony i przebywanie pod wagonami w celu zbierania ze ziemi buraków, ziemniaków itp., jest surowo wzbronione. Buraki, ziemniaki itp. usuwać należy z pod wagonów grabiami, hakami lub podobnemi przyrządami.
3.	Na wszystkich placach dworcowych i ulicach dojazdowych i ładunkowych.	Zabrania się surowo pozostawienie bez nadzoru zwierząt i wozów na placach dworcowych i ulicach dojazdowych i ładunkowych.
4.	Na rampach ogniowych i w magazynach towarowych.	Palenie tytoniu wzbronione.
5.	Na wszystkich ładowniach przeładowniach i rampach.	**Nieupoważnionym** wstęp na ładownię, rampę oraz na inne części terenu kolejowego zakazany.
6.	Na drzwiach prowadzących do biur ekspedycji magazynów itp.; **Według potrzeby.**	Osobom nieupoważnionym wstęp wzbroniony.
7.	Na magazynach i rampach ogniowych i przy rezerwuarach z naftą i benzyną.	Wstęp z otwartem światłem, zapalanie ognia lub światła, palenie tytoniu oraz przebywanie osób niepowołanych policyjnie surowo wzbronione.

286/23602/26 z dnia 7. IV. 1926 coraz częściej zachodzą wypadki ujawnienia wody w maźnicach wagonów towarowych przychodzących z innych okręgów dyrekcyjnych, a zwłaszcza z zagranicy.

Ponieważ nagromadzona woda w maźnicy utrudnia należyte smarowanie czopa i przyczynia się do zagrzania osi, co powoduje znaczne trudności ruchowe, dyrekcja poleca wydanie odpowiednich zarządzeń interesowanym pracownikom, aby dokładnie badali maźnice wagonów w pociągach przy- i odchodzących i aby wag. biegnące z innych dyrekcji i z zagranicy, w których stwierdzono wodę w maźnicach, przyjmowali dopiero po usunięciu wody przez personel zdający pociąg.

Powyższe podać interesowanemu personelowi za pisemnem poświadczeniem.

8. Postępowanie przy wylewaniu panwi białem stopem Fosfor - Babbit.

Do Głównych Warsztatów I. kl. w Poznaniu, Oddziałów Mechanicznych i Parowozowni.

II - M 4/593/27 z dnia 7. 1. 1927 r.

Wobec konieczności zmiany drogich stopów antyfrykcyjnych zawierających cynę w większych ilościach na stopy składające się przeważnie z ołowiu krajowego pochodzenia, również mając na względzie zaoszczędzenie robocizny przez zaniechanie według możności szabrowania panwi, a nawet ich obtaczania, zarządziła Dyrekcja wypróbowanie ołowianych stopów łożyskowych i poleca niniejszem Pp. Naczelnikom głównych warsztatów i oddziałów mechanicznych zmierzać do tego, aby przy stosowaniu obecnie stopów patentowanych używane były szablony czopów osiowych lub kokile w ten sposób, umożliwiające jaknajwiększe oszczędności w materjale oraz toczeniu i szabrowaniu. O postępach w tym kierunku należy powiadamiać Dyrekcję.

Obecnie od pewnego już czasu otrzymuje Dyrekcja sprawozdania od poszczególnych Oddziałów, że stosowane stopy są złe i z tej racji powstają często zagrzania panwi osiowych parowozów i panewek wagonowych. Po zbadaniu faktów grzania się panwi oraz sposobu stosowania w poszczególnych warsztatach patentowanych stopów łożyskowych, doszła Dyrekcja do wniosku, że winę złemu stanowi rzeczy należy przypisywać nie białemu metalowi, a raczej nieprawidłowemu postępowaniu przy wylewaniu panwi i nienależytej obsłudze maźnic parowozowych ze strony drużyn.

Jak już kilkakrotnie stwierdzono, drużyna parowozowa prawie wcale nie troszczy się o dolne skrzynki maźnic osiowych, a mianowicie bardzo rzadko dodaje oliwy do skrzynki wzgl. dodając oliwy nie stwierdza, czy w skrzynce oprócz oliwy nie znajduje się woda; bardzo też mało wagi kładą maszyniści na regulowanie za pomocą klinów nastawnych maźnicowych, więc nastawiają kliny tak mocno, że maźnice wcale się poruszać nie dają, albo nie nastawiają klinów wcale, tak, że maźnice podczas jazdy uderzają w jedną i drugą stronę o widły maźnicowe i wybijają łożyska osiowe.

Wobec tego oddziały mechaniczne zarządzą i dopilnują, aby parowozownie i w tym względzie sprawdzały czynności drużyn, a w przyszłości w każdym wypadku

zagrzania się łożyska osiowego stwierdzali stan klinów i skrzynek maźnicowych i w miarę stwierdzonego faktu podawali niedbałych maszynistów do ukarania.

Odnośnie postępowania przy wylewaniu panwi i skutkiem popełnianych w poszczególnych warsztatach błędów przy wylewaniu panwi, Dyrekcja zarządza co następuje:

1. Przygotowanie panwi.

Aby osięgnąć dobre zespojenie białego metalu z panwią, wylewana powierzchnia powinna być metalowo czysta. W tym celu należy zagrzać panew do tego stopnia, aby zniszczyć znajdujący się w panwi brud, a następnie zmoczyć płaszczyznę kwasem solnym przegotowanym, poczem panwię zanurzyć w czystej wodzie, aby spłukać kwas solny, następnie zagrzać ponownie i przystąpić do tak zwanego bielenia panwi białym metalem tego samego gatunku, którym ma być wylana panwia. (Używanie do bielenia cyny jest zbędne).

Bielenie panwi powinno być przeprowadzone z jaknajwiększą dokładnością, a mianowicie we wszystkich kątach i na końcach panwi, albowiem w miejscach nie dobrze wybielonych metal nie wiąże się należycie i później wytłacza się wzgl. odłamuje się, co daje powód do licznych usterek w ruchu, rzekomo wskutek nieodpowiedniego metalu.

2. Topienie metalu „Fosforo-Babbit".

Topienie metalu powinno odbywać się w tyglach do tego przeznaczonych. Parowozownie nieposiadające tych urządzeń winny topić metal w odpowiednich naczyniach na wolnym ogniu. Naczynie powinno być takiej zawartości, aby roztopionego metalu wystarczyło dla całkowitego zalania panwi. Metal przy topieniu powinien być zagrzany tylko do żółtego koloru, w żadnym wypadku nie więcej. Przed wlewaniem metalu do panwi wsypać do tygla cokolwiek salmijaku w proszku, a następnie dobrze zawartość tygla od samego spodu wymieszać, a mianowicie płaską łyżką zaopatrzoną w dziurki (rodzaj sita) i zebrać tworzący się na powierzchni tak zwany kożuch. Babbit uzyskany ze starych panwi jak również wiory babitowe (ma się rozumieć tego samego gatunku) mogą być używane jako domieszka do nowego, lecz wiory winny być nie później niż po 24 godz. przetapiane, albowiem przy dłuższem przebywaniu na powietrzu wiory się oksydują i robią niezdatne do dalszego użytku. Wobec powyższej wskazówki znosi sie zarządzenie okólnikiem tut. II-M 4/60428 z dnia 19. VIII. 26 r.

3. Przygotowanie formy i wylewanie panwi.

Forma składa się, tak jak ona jest obecnie używana, z panwi samej i swej drugiej części, a mianowicie półwalca 4—5 cm. dłuższym od panwi wygiętego z grubszej blachy, osłonowej stanowiący tak zwany ośrodek, który winien być dokładnie i odpowiednio do panwi przysunięty, ażeby po wylaniu tejże tokarz, wziąwszy dokładną miarę danego czopa, potrzebował zebrać przy obróbce nie więcej niż 2 mm. Następnie, o ile mają być nadlane końce panwi, to do formy należy dodać dwie opaski: dolna i górna przypasowane dokładnie do zewnętrznej strony panwi. Opaska dolna winna być tak wysoka, aby oparłszy na tej opasce panwię środkowemi prowadnikami panwi, ta ostatnia dochodziła do spodu formy w stopniu odpowiednim do grubości mającego nastąpić nadlewu.

Przystawiwszy następnie stosowne płyty żelazne do przytrzymania tych części z jednej i drugiej strony panwi, należy tak zestawioną formę ścisnąć mocno zworą śrubową. Do zalepiania szczelin formy użyć dobrze urobionej gęstej gliny nie zbyt mokrej i możliwie dobrze ogrzanej, aby w ten sposób przy wylewaniu możliwie zapobiec tworzeniu się pary, która wywołuje małe eksplozje. Cała forma winna spoczywać na podkładce z tektury lub asbestu celem uniknięcia nagłego ostudzenia metalu. Również w celu uniknięcia nagłego ostudzenia sformowanej głównej powierzchni panwi należy wklęsłą stronę ośrodka wyłożyć grubszą warstwą ciepłej, gęstej gliny. Wylewanie panwi musi koniecznie odbyć się bez przerwy. Wobec tego łyżka winna zawierać tyle stopu, ile potrzeba do całkowitego wylania panwi. Łyżka winna mieć lejek. Ujście lejka przegrodzić przez przynitowanie przegródki z odpowiedniej blachy w ten sposób, aby przy wylewaniu z łyżki stopu zatrzymywała pływające na powierzchni stopu szlaki.

4. Panwia.

Rozmiary samej panwi często są nienależycie dostosowane do rozmiarów czopa, skutkiem czego zalewa się końce panwi i wewnątrz jej powierzchni grubą warstwę białego metalu. Waga tej warstwy dochodzi w niektórych wypadkach do 15 kg. Taki sposób dostosowania panwi do czopów powoduje nietrwałość łożyska i duży koszt takowego. Dyrekcja zarządza, aby przy każdej głównej naprawie parowozów, o ile panwie osiowe i inne panewki zbyt rożniły się od właściwych rozmiarów, odlewać nowe panwie i panewki, końce których nie wylewać białym stopem, a warstwę stopu na powierzchni panwi ograniczyć do grubości 10 mm. najwięcej.

Poleca się zaokrąglenie powierzchni łożyskowej w jej końcach ściąć tak dalece, aby nie dotykała zaokrąglenia pomiędzy powierzchnią a brzegiem czopa, gdyż dostosowanie łożyska do tego zaokraglenia jest trudne a złe dostosowanie powoduje grzanie i wyciekanie stopu.

Sprawy Wydziału Rachunkowego.

9. Przyjmowanie książeczek wkładkowych w walutach obcych jako wadja i kaucje.

Do wszystkich Wydziałów, Oddziałów, Warsztatów głównych i miejsc służbowych.

V/1 - 91710 26 z dnia 27. 12. 1926 r.
V. Pr.

Zarządzenie ogłoszone w tutejszym okólniku z dnia 1. 5. 1925 r. Nr. I/2 Ra 13/426/253/25, dotyczące przyjmowania papierów wartościowych jako kaucje i wadja uzupełnia się (stosownie do rozporz. M. K. z dnia 30. 11. 1926 r. Nr. II/8780/26) w tym kierunku, że książeczki wkładkowe, opiewające na dolary i na wszelkie inne waluty obce, mogą być przyjmowane przez władze i urzędy państwowe tytułem wadjów i kaucji.

W Dz. Zarz. poz. 282/26 należy powołać się na niniejsze rozporządzenie.

10. Sciąganie podatku z uposażeń pracowników kolejowych.

Do wszystkich Wydziałów, Oddziałów, Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, Głównych Warsztatów, Głównego Mag. Zasobów i Miejsc służbowych.

V/1 - 1223/27 z dnia 5. 1. 1927 r.
V r.

Odnośnie do rozporządzenia tut. Dzien. Zarządzeń

poz. 110/26 w kwestji potrącania podatku doch. i komunalnego zauważono następujące niedokładności:

1. między nadesłanymi D. K. P. wykazami podatkowymi a zestawieniami list zarobków zachodzą stale różnice. Winę w tych wypadkach ponoszą zawiad. miejsc służbowych i kalkulatorzy, podając mylne kwoty w wykazach podatkowych do Oddziałów, oraz wysyłając wykazy wprost do D. K. P. zamiast do Oddziałów;
2. niektóre Oddziały nie prowadzą wogóle żadnej ewidencji podatkowej, z której widoczną byłaby skala podatkowa, stopa procentowa podatku i ilość płatników jak to podano w Dzien. Zarządzeń poz. 110/26 ust. 3;
3. nie zwracają Oddziały uwagi, czy ściągnięty podatek należy zaliczyć na rachunek miast lub powiatu, względnie nie podają do jakiego powiatu miasto lub gmina należy, albo też podają fałszywe dane.

Wobec tego zarządza się: Oddziały winny stwierdzać, czy suma podatków w zestawieniach list zarobkowych zgadza się z sumą zapodaną do Dyrekcji w wykazach podatkowych. O ujawnionych różnicach należy natychmiast uwiadomić D. K. P. w celu dokonania dopłaty, względnie potrącenia za wiele wypłaconej kwoty odnośnej kasie skarbowej, a zawiad. miejsc służbowych i kalkulatorów pociągać do odpowiedzialności.

Termin doręczenia wykazów podatkowych D. K. P. (do 10 każdego miesiąca, po wypłacie zarobków), winien być bezwzględnie dotrzymany, gdyż podatki winny być przekazane kasom skarbowym do dnia 17-go każdego miesiąca.

Podając powyższe do wiadomości i ścisłego przestrzegania, Dyrekcja nadmienia, że w razie powtarzających się nadal niedokładności, pociągnie winnych do sądowej odpowiedzialności.

Wiadomości.

Konkursy

na stanowisko Kierownika Działu Procesowego w Wydziale Prawnym Dyrekcji Kolei Państw. w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja prawnicze, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa praktyka prawnicza.

Termin wnoszenia podań do 25 stycznia 1927 r.

na stanowisko Kierownika Działu Pasażerskiego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w służbie kontroli dochodów.

Termin składania podań do 25 stycznia 1927 r.

na stanowisko Kierownika Działu Kontroli Wpływów i Kas Stacyjnych w Wydziale Rachunkowym D. K. P. w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w służbie rachunkowo-kasowej.

Termin wnoszenia podań do 25 stycznia 1927 r.

na stanowisko kierownika Działu Księgowości w Wydziale Rachunkowym D. K. P. w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w rachunkowości.

Termin wnoszenia podań do 25 stycznia 1927 r.

na następujące stanowiska w Dyrekcji Kolei Państw. w Katowicach:

1) W Wydziale Eksploatacyjnym:
   a) Kierownika działu ogólnego
   b) „ „ statystycznego.

2) W Wydziale Osobowym:
   a) Kierownika działu ogólnego
   b) „ „ osobowego
   c) „ „ zabezpieczeń i humanitarnego.

3) W Wydziale Rachunkowym:
   a) Kierownika działu ogólnego
   b) „ „ ewidencji i kontroli materjałów

4) W Wydziale Handlowo-taryfowym:
   a) Kierownika działu przedsiębiorstw pomocniczych.

5) W Wydziale Kontroli Dochodów:
   a) Kierownika działu towarowego
   b) „ „ rewizyjnego
   c) „ „ buchalteryjnego
   d) „ „ reklamacyjnego.

6) W Wydziale Prawnym:
   a) Kierownika działu ogólno-prawnego i dyscyplinarnego.

7) W Wydziale Zasobów:
   a) Kierownika działu ogólno-gospodarczego
   b) „ „ zakupów
   c) „ „ magazynowego.

8) Na stanowisko Naczelnika Oddziału Eksploatacyjnego w Tarnowskich Górach.

9) Na stanowisko Naczelnika Wydziału Zasobów.

Warunki: ad 1) do 8). Studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w danej gałęzi służby.

Warunki: ad 9). Studja wyższe, V lub VI grupa uposażenia oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie zasobowej.

Termin wnoszenia podań do 31 stycznia 1927 r.

Uwaga: Podania o wyżej wymienione posady należy przesyłać do D. K. P. IV. A 1.

na stanowisko rewizora pociągów przy O. E. Leszno.

O nadanie powyższego stanowiska mogą ubiegać się pracownicy posiadający dłuższą praktykę w służbie przewozowej oraz egzamin na odjunkta bądź też i tacy pracownicy, którzy wspomniany egzamin zobowiążą się złożyć w terminie przez D. K. P. oznaczonym.

Podania należy przesłać do D. K. P. Wydziału IV. do 25. 1. 1927 r.

Przeniesienia na emeryturę.

Nazwisko i imię	Charakter służbowy	Oddział służbowy	Miejsce służbowe	Data przeniesienia	Nr. aktu
Dymacz Antoni	kond. II. kl.	stacja	Hanulin	1. 8. 26.	IV/3 41 513/26.
Ławniczak Jan	st. ustawiacz	„	Zbąszyń	„	IV/3 25 106/26.
Włodarczyk Józef	st drożnik	odc. drog.	Kotlin	„	IV/3 41 545/26.
Halewski Władysław	st. technik	D. K. P.	Poznań	„	IV/3 4 208/26.
Witczak Jan	st. drożnik	odc. drog.	Koźmin	1. 10. 26.	IV/3 48 834/26.
Lemparczak Józef	zwrotn. I. kl.	stacja	Gostyń	„	IV/3 49 269/26.
Śmigaj Jan	st. kancel.	Wydz. IV.	D. K. P.	„	IV/3 72 583/26.
Szczuraszek Walenty	st. drożnik	odc. drog.	Koźmin	„	IV/3 48 834/26.
Dobrosz Marcin	zwrotn. I. kl.	stacja	Witaszyce	1. 11. 26.	IV/3 70 433/26.
Kaźmierczak Stefan	st. drożnik	odc. drog.	Jarocin	„	IV/3 67 051/26.
Bilski Piotr	„	„	Ostrów	1. 10. 26.	IV/3 41 143/26.
Wierzykowski Jan	palacz parow. I. kl.	parow.	Inowrocław	„	IV/3 58 243/26.
Tomczak Walenty	kond. II. kl.	dworzec osob.	Poznań	„	IV/3 61 420/26.
Katarzyński Ignacy	st. mag.	stacja	Gostyń	„	IV/3 60 635/26.
Bzik Stanisław	st. drożnik	odc. drog. 1.	Ostrów	„	IV/3 50 531/26.
Stroiński Wincenty	st. asyst.	stacja	Pępowo	„	IV/3 50 335/26.
Jędraszczyk Ignacy	palacz parow. I. kl.	parow.	Ostrów	1. 11. 26.	IV/3 13 121/26.
Arendt Czesław	masz. I. kl.	„	Poznań	„	IV/3 68 798/26.
Woźniak Wincenty	st. nadz. przew.	odc. drog.	Trzemeszno	„	IV/3 50 532/26.
Thiel Franciszek	st. drożnik	„	Szamotuły	„	IV/3 68 684/26.
Trybulski Michał	asyst.	stacja	Gniezno	„	IV/3 33 385/26.
Stefański Andrzej	kond. II. kl.	dworzec osob.	Poznań	„	IV/3 67 080/26.
Kucharzewski Michał	„	„	„	„	IV/3 45 244/26.
Botko Rudolf	adjunkt	stacja	Szamotuły	„	IV 3 16 371/26.
Bartkowiak Jan	st. torowy	odc. drog.	Jarocin	„	IV/3 67 050/26.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych:
Inż. Ruciński.

Odbito w Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. Poznań, św. Marcin 37.